

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 71

Zomer 2013

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Fred van Beelen, Hendrik Boland, Jan Sepp

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2013
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info20m71

De zomer van 2013 is inmiddels toch echt begonnen. Eindelijk eens mooi (vaar)weer. Heerlijk.

Het heeft even geduurd voordat er weer een nieuw nummer van Info20M werd uitgebracht. Door ziekte is het er even niet van gekomen. Gezondheid gaat nu eenmaal voor. Hopenlijk gaat het de komende maanden beter.

Ondanks andere verplichtingen gaat de wereld natuurlijk gewoon door. Daarom in dit nummer vooral weer nieuws van de overheid en aanverwante organisaties.

De ontwikkelingen m.b.t. de rode diesel zijn redelijk positief. Er werd ingezien dat een deadline van 1 juli 2013 niet realistisch is, u mag de rode diesel nog opvaren tot 1 januari 2013. Lobby van de diverse organisaties heeft hiervoor gezorgd.

Daarnaast is er een nieuwe versie van de tekst van hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn bekend gemaakt. Dit hoofdstuk is speciaal bedoeld voor historische schepen. De integrale tekst staat op onze website. Lees de tekst eens door en geef uw opmerkingen door aan uw overkoepelende belangenorganisatie. Deze zet het dan weer door naar de European Maritime Heritage, die de besprekingen namens de historische vloot in Europa voert.

Janneke Bos Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

Ontwikkelingen rond het Klein Vaarbewijs

Op 24 maart werd in Utrecht de jaarlijkse bijeenkomst voor opleiders voor het Klein Vaarbewijs georganiseerd door de examenorganisatie Vamex. Tijdens deze bijeenkomst wordt altijd even stilgestaan bij de examens van het afgelopen jaar en vooruitgekeken naar wat er de komende tijd te verwachten valt rondom de examinering voor het klein vaarbewijs. En er was weer behoorlijk wat te melden.

Afgelopen jaar (2012)

Over heel 2012 werden ruim 27.000 examens voor klein vaarbewijs 1 en 2 afgenomen. Dat is vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Wel is het aantal afgegeven vaarbewijzen behoorlijk afgenomen. Voornamelijk omdat het aantal mensen dat in één keer slaagt is afgenomen.
Het slagingspercentage daalde van ongeveer 70% naar zo'n 60%. Vamex wijst er op dat dit met name lijkt te komen doordat de nadruk in het examen meer en meer op inzicht en toepassing komt te liggen en steeds minder op feitelijke kennis. Zowel opleiders als uitgevers hebben tijd nodig om lessen en lesmateriaal daar op aan te sluiten.
In 2012 heeft Vamex het aantal examenlocaties uitgebreid naar 5 en zijn alle locaties op gelijke wijze ingericht.
Ook de examensoftware voor het beeldschermexamen is opgefrist en duidelijker geworden. Ook is het hoofdkantoor verhuisd naar Zoetermeer. Verder is het online boeken van het examen gemakkelijker geworden en kan meteen online betaald worden. Ook is het tegenwoordig om tot een week voor het examen, de examendatum gratis te verplaatsen.
Sinds 1 januari is de nieuwe afbakening met enkele nieuwe onderwerpen van kracht en wordt niet meer gesproken van het aanvullende examen voor Klein Vaarbewijs II.
Het is nu examen Klein Vaarbewijs 1 voor het vaarbevoegdheidsbewijs Klein Vaarbewijs I en daarna examen Klein Vaarbewijs 2 ter verkrijging van het Klein Vaarbewijs II. U mag zelf kiezen wanneer u welk examen doet en eenmaal geslaagd blijft geslaagd. De logische route blijft uiteraard eerst Klein Vaarbewijs 1 en daarna 2, eventueel direct achter elkaar op dezelfde dag. Zakt u dan voor examen 1, dan mag u toch gewoon examen 2 proberen.
Samengevat mag gesteld worden dat de dienstverlening van Vamex verder is verbetert en de flexibiliteit voor de kandidaat is toegenomen. En dat blijkt ook uit de resultaten van een enquête onder de kandidaten. Zij waarderen de Vamex gemiddeld op een 7 en hoger.

Nieuwe ontwikkelingen

Vanaf 1 september 2013 zal het examen Klein Vaarbewijs niet meer uit 30, maar uit 40 vragen bestaan.
De toetsmatrijs zal dan ook wijzigen. U moet nog steeds 70% goed hebben om te slagen. In de loop van het jaar worden een aantal nieuwe onderwerpen op het examen geïntroduceerd. De afbakening blijft gelijk, maar het gaat dan om onderwerpen, passend binnen de afbakening, die voorheen niet eerder op het examen voorkwamen.
Een overzicht van deze nieuwe punten vindt u op de website van Vamex ...
Over enige tijd verwacht Vamex in Zoetermeer van start te kunnen gaan met een proef waarbij u na het examen direct uw vaarbewijspas meekrijgt. Dat vraagt nog al wat.

Ter plekke moet een foto gemaakt worden en moet de pas aangemaakt worden. Alle apparatuur is inmiddels in huis en binnenkort gaat de proef van start.
Een paar jaar terug is de geldigheidsduur van het klein vaarbewijs opgetrokken tot uw 70e verjaardag.
Daarna moet de pas verlengd worden. Het idee was deze leefstijdsgrens gelijk te trekken met het rijbewijs.
Alleen die grens is voor het rijbewijs onlangs nog weer opgetrokken naar uw 75e verjaardag. Vamex heeft de minister nu gevraagd om dat ook voor het Vaarbewijs te doen en heeft tegelijk de suggestie gedaan de leeftijdsgrens wellicht helemaal af te schaffen. De minister moet nog een besluit nemen. Om die reden heeft Vamex besloten om het plan alle oude papieren vaarbewijzen te vervangen voor het nieuwe plastic creditcard pasje, even uit te stellen. Anders zou u een nieuwe pas krijgen met al snel een verouderde einddatum.

Enquête

Vorig jaar heeft Vamex een enquête ingevoerd.
Vanaf oktober 2012 zijn 10.000 enquêtes onder de examenkandidaten uitgezet en zijn er ongeveer de helft van teruggekomen. Het Klein Vaarbewijs halen blijkt aan de ene kant vooral een "mannen aangelegenheid" en aan de andere kant iets voor de gemiddeld wat hoger opgeleide Nederlander. Opvallend is verder dat meer dan de helft van de kandidaten "vrijwillig" examen doet en dus niet op een vaarbewijsplichtig schip vaart. Wel valt op dat met name de jongere kandidaten examen doen omdat zij op speedboot of jetski willen gaan varen. Het percentage geslaagden is onder jongeren juist wel wat lager.
De overgrote meerderheid bereidt zich door middel van zelfstudie voor. Er blijkt geen relatie te bestaan tussen zelfstudie of bijvoorbeeld het volgen van een cursus.
Wel blijkt het opleidingsniveau van invloed.
Hoe hoger opgeleid, hoe hoger de kans op slagen.
De meeste kandidaten gebruiken zowel een cursusboek als een examentraining (op cd). Nog relatief weinig kandidaten blijken het proefexamen van Vamex bekeken te hebben.
In dit examen staan niet alleen voorbeelden van vragen, maar ook nuttige tips. De proefexamens worden nog regelmatig aangepast.

Kwaliteit van het lesmateriaal

Hoewel examinering en lesgeven en schrijven van lesmateriaal strikt gescheiden is en Vamex geen oordeel wil geven over het lesmateriaal, blijkt zij wel perfect inzage te hebben in de kwaliteit van de opleidingen en boeken.
Omdat alle kandidaten examen doen op een computer (beeldschermexamen) en elk examen uniek is, komen alle vragen uit de vragenbank van Vamex voldoende vaak aan bod. Vamex bouwt op deze manier een schat aan informatie op hoe de kandidaten gemiddeld en per vraag scoren.
Als blijkt dat een specifieke vraag vaak slecht gemaakt wordt of kandidaten er vaak over klagen, gaan de mensen van de examencommissie uiteraard op zoek naar de achterliggende redenen. Is het een slecht geschreven vraag, is de leerstof niet duidelijk of misschien te moeilijk, etc..
Als het niet aan de vraag ligt is het natuurlijk de vraag waar het dan wel aan ligt? Helaas blijkt dan toch dat er ook wel eens fouten in het lesmateriaal staan of dat een onderwerp anders wordt uitgelegd als de examencommissie er over denkt. En aangezien de meeste opleiders weer met deze materialen werken, werkt dat ook door in cursussen etc..
Naar mijn mening heeft Vamex hier - onbedoeld - een geweldig hulpmiddel in handen om samen met opleiders en uitgevers te werken aan een verdere verbetering van lesmateriaal en opleidingen. En deze informatie delen kan naar mijn mening prima zonder dat Vamex haar geheimen (de vragenbank zelf) hoeft prijs te geven. Ik ben dan ook benieuwd hoe u daar tegen aan kijk. Reageren kan naar redactie@vaarwijzer.nl.

Groot Pleziervaartbewijs

Tijdens de bijeenkomst voor opleiders gaf Vamex ook nog wat informatie over het examen CWO Groot Motorschip en het Groot Pleziervaartbewijs. Via de overgangsregeling zijn er toch ruim 1.700 bewijzen afgegeven. Sindsdien blijft het aantal examens echter achter. Recent zijn wel de eerste kandidaten voor het praktijkexamen geslaagd, nadat zij al eerder voor het theorie examen zijn geslaagd.
Opvallend is dat het aantal examens en ook het aantal theorie examens ver achter loopt op het aantal downloads van de Examentraining Groot Motorschip die door Promanent wordt uitgegeven. Of de stof schrikt mensen af, of u vindt het leuk om uw kennis bij te spijkeren maar heeft het vaarbewijs niet nodig?

Bron: Vaarwijzer

VAMEX nieuws

Website VAMEX volledig vernieuwd

De VAMEX heeft een nieuwe website (www.vamex.nl).
De vormgeving, de structuur en de navigatie zijn volledig vernieuwd. De inhoud van de pagina's is ook grotendeels herschreven, zodat deze binnen de nieuwe structuur past.
We hopen dat kandidaten en andere belangstellenden nu nog gemakkelijker hun weg weten te vinden naar de voor hen relevante informatie.

Examen KVB1 per 1 september van 30 naar 40 vragen

Vanaf 1 september 2013 wordt het aantal vragen voor het examen KVB1 van 30 naar 40 vragen uitgebreid.
Door meer vragen binnen de verschillende examencategorieën te stellen, wordt de gokkans kleiner en hebben goed voorbereide kandidaten een grotere slagingskans. Omdat kandidaten op dit moment bij 30 vragen gemiddeld nog niet de helft van de maximale examentijd van 60 minuten gebruiken, is besloten deze gelijk te houden. Ook de slagingsnorm blijft op 70%, waardoor men straks met 56 punten geslaagd is.
De nieuwe toetsmatrijs op basis van de 40 vragen kunt u nu alvast inzien op de website.

Struikelblokken

Uit de analyses van de examenresultaten is gebleken dat kandidaten met name op een paar onderdelen in het examen KVB1 relatief meer fouten maken. Om kandidaten nog wat extra ondersteuning te bieden bij hun voorbereiding heeft de examencommissie daarom het document "Struikelblokken" op de website geplaatst. Hierin worden een paar van de slechtst scorende onderwerpen nog eens kort benoemd en toegelicht.

Klein Vaarbewijs straks leven lang geldig

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in een brief aan de Tweede Kamer voorgesteld om, conform het advies van VAMEX en de watersportorganisaties, het verlengen van het klein vaarbewijs bij de leeftijd van 70 jaar in zijn geheel te laten vervallen. De inschatting is dat dit geen significante betekenis zal hebben voor de veiligheid op het water. In België en Duitsland bestaat ook al langer geen leeftijdsgrens meer voor het vergelijkbare vaarbewijs.
De verwachting is dat de oudere pleziervaarder voldoende zelfstandig in staat is zich aan te passen aan veranderende omstandigheden. De afschaffing van de verlengingsleeftijd vraagt om een wetswijziging. De verwachting is dat deze wijziging per 1 juli 2014 in zal gaan.

Bron: nieuwsbrief VAMEX

Seniorenkeuring voor het rijbewijs en klein vaarbewijs

Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) wil de seniorenkeuring voor het autorijbewijs eenvoudiger maken. De minister heeft de Gezondheidsraad om advies gevraagd over de mogelijkheden om de procedure te vereenvoudigen. De minister heeft eerder al besloten de keuringsleeftijd te verhogen van 70 naar 75 jaar.
Deze maatregel gaat naar verwachting in op 1 januari 2014.

Minister Schultz: "Een seniorenkeuring die duidelijk, efficiënt en toegankelijk is, zorgt voor minder administratieve rompslomp voor ouderen.
Met een eenvoudige keuring kunnen ouderen niet alleen lánger veilig mobiel blijven, maar blijven ze ook bespaard van onnodige regeldruk."

Schultz vindt het ook belangrijk dat rijbewijshouders zelf verantwoordelijkheid nemen voor rijden met gezondheidsklachten. Om mensen daarbij te ondersteunen, gaat ze extra aandacht schenken aan informatievoorziening hierover. "Via bijvoorbeeld websites en brochures wil ik ervoor zorgen dat mensen met een aandoening of mensen die bepaalde medicijnen gebruiken, weten of ze veilig aan het verkeer kunnen deelnemen en op welke manier."

Uit onderzoek is gebleken dat senioren de vragen in de Eigen Verklaring (EV) die benodigd is bij de keuring soms als onduidelijk ervaren. De Gezondheidsraad zal de procedure tegen het licht houden en is gevraagd om met voorstellen voor verbetering te komen.
De Gezondheidsraad zal ook advies uitbrengen over de mogelijkheden om de procedure te vereenvoudigen voor de mensen die zonder beperkingen door de keuring komen. Het gaat om ongeveer 60 procent van de ouderen.

De minister volgt een advies van het RIVM om de seniorenkeuring niet in zijn geheel af te schaffen, vanwege het positieve effect van de keuring op de verkeersveiligheid. De keuring zorgt er voor dat ouderen langer veilig de weg op kunnen gaan, bijvoorbeeld omdat uit de test blijkt dat ze een andere bril nodig hebben, of omdat ze met automaat moeten gaan rijden.
De seniorenkeuring voor het klein vaarbewijs wordt afgeschaft. De minister volgt daarmee het advies van de VAMEX, de verantwoordelijke exameninstantie, en andere instanties uit de watersportwereld. De leeftijdskeuring voor het vaarbewijs heeft nauwelijks effect op de veiligheid op het water, waardoor het niet nodig is deze in stand te houden.

Zie ook http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/07/05/seniorenkeuring-rijbewijs-eenvoudiger.html voor de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer.

Bron: Rijksoverheid

Nieuw model certificaat en diploma's binnenvaart

CCV, de afdeling van het CBR dat de diverse binnenvaartexamens organiseert, gaat over op een nieuw model certificaat en diploma voor de binnenvaart.
Het huidige A6-diploma voor Binnenvaart wordt vervangen door een A4-model. De vaarbewijzen blijven zoals nu al op creditcard formaat. De invoering van dit nieuwe model heeft geen invloed op de kosten en de inhoud van de examens. Bent u al in het bezit van een diploma of certificaat van CCV? En wilt u graag een diploma of certificaat nieuwe stijl? Vanaf 1 augustus 2013 kan deze, tegen duplicaatkosten, aangevraagd worden via het reguliere aanvraagformulier voor het aanvragen van een duplicaat.

Meer http://www.cbr.nl/10628.pp.

Bron: Vaarwijzer

Vrijstelling Groot Vaarbewijs voor bedrijfsmatig gebruikte sleepboten

Bij de inwerkingtreding van de nieuwe binnenvaartwetgeving (1 juli 2009), is voor schippers van sleepboten, duwboten en sleepduwboten, ongeacht de lengte daarvan, de verplichting in het leven geroepen om in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs. De reden daarvoor was te komen tot uniformering met de regels op de Rijn en nationale regelgeving in de ons omringende landen. Daarbij is er van uitgegaan dat voor deze schepen, in de niet-recreatieve sfeer, in overwegende mate al het groot vaarbewijs wordt gebruikt en dat, wanneer een dergelijk schip een ander schip voortbeweegt, de totale lengte in de praktijk de grens van 20 meter ruim overtreft.
Inmiddels is gebleken dat er een aanzienlijke groep sleepboten, duwboten en sleepduwboten is, die met name voor werkzaamheden aan oevers, kades en bruggen binnen Nederland wordt gebruikt, die niet langer zijn dan 20 meter en die ook niets slepen of duwen dat langer is dan 20 meter.

Daarom is besloten de schippers van deze schepen van het bezit van het groot vaarbewijs vrij te stellen. Een dergelijke vrijstelling is alleen in Nederland geldig. Als gevolg van deze vrijstelling kan voor deze groep van schepen worden volstaan met het bezit van het klein vaarbewijs.
Indien met deze schepen gesleept of geduwd wordt, mag hetgeen dat wordt gesleept of geduwd niet langer zijn dan

20 meter. De totale lengte van de sleep- of duwcombinatie mag ten hoogste 40 meter bedragen. Zowel voor het vrij varende schip als voor hetgeen dat wordt gesleept of geduwd is gekozen voor een lengtecriterium van 20 meter, omdat daaronder tot 1 juli 2009 zowel voor vrij varen als voor duwen of slepen een klein vaarbewijs volstond. Vereist is dat het om bedrijfsmatig vervoer gaat, aangezien voor de pleziervaart met sleep- en duwvaartuigen al voorzien is in een vrijstellingsregeling.

Bron: Vaarwijzer

Kleine sleep- en duwboten en de Verklaring namens de Minister

Sleep-, duw- en sleepduwboten worden in de Europese richtlijn en in de Binnenvaartwet genoemd als schepen die een certificaat van onderzoek moeten hebben ongeacht hun lengte. Sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m3, moeten een "Verklaring namens de Minister van Verkeer en Waterstaat" bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) te Rotterdam aanvragen. Op grond van deze verklaring hoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen. Tevens kan op basis van deze verklaring worden volstaan met een klein vaarbewijs.

Hieronder enkele stukjes uit het Binnenvaartbesluit (geldig juli 2013)

Artikel 1
In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt, tenzij anders is bepaald, verstaan onder:
- duwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
- pleziervaartuig: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor sportbeoefening of vrijetijdsbesteding;
- sleepduwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;

Artikel 6
Voor de volgende categorieën van binnenschepen is een certificaat van onderzoek vereist:
a. binnenschepen met een lengte van ten minste 20 meter;
b. binnenschepen waarvoor het product van lengte, breedte en diepgang ten minste 100 m3 bedraagt;
c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten, tenzij:
1°. ze niet onder de criteria genoemd in de onderdelen a of b vallen,
2°. ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig, en
3°. ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt;

Artikel 11
1. Bij regeling van Onze Minister worden vastgesteld:
a. de modellen voor de certificaten van onderzoek;
b. de procedure waarbij natuurlijke personen of rechtspersonen als bedoeld in artikel 14 van de wet worden aangewezen.
2. Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels vastgesteld met betrekking tot:
a. de afgifte van de certificaten van onderzoek;
b. het onderzoek, bedoeld in artikel 14 van de wet;
c. de afgifte van de verklaring, bedoeld in artikel 6, onderdeel c, onder 2°.

Artikel 14
1. Een groot vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
a. schepen met een lengte van ten minste 20 meter;
b. passagiersschepen;
c. veerponten die:
1°. zijn bestemd of worden gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan twaalf personen buiten de bemanningsleden, of
2°. Door middel van de eigen mechanische voortstuwingsmiddelen een snelheid van 30 kilometer per uur of meer ten opzichte van het water kunnen bereiken;
d. veerboten, of
e. sleepboten, duwboten of sleepduwboten.
4. Het eerste lid, onderdeel e, is niet van toepassing op sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van minder dan 15 meter, indien:
a. ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig; en
b. ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt.

Artikel 16
Een klein vaarbewijs is vereist voor het voeren van:
a. schepen met een lengte van ten minste 15 en minder dan 20 meter die niet behoren tot de in artikel 14, eerste lid, onderdelen b, c, en d, bedoelde categorieën;
b. pleziervaartuigen met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter;
c. sleepboten, duwboten of sleepduwboten met een lengte van ten minste 15 meter en minder dan 25 meter, indien:
1°. ze blijkens een verklaring van Onze Minister uitsluitend worden gebruikt als pleziervaartuig, en
2°. ze overeenkomstig de voorwaarden gesteld op die verklaring worden gebruikt,

NOTA VAN TOELICHTING (Binnenvaartbesluit)
Artikel 6
Evenals in de Binnenschepenwet en het ROSR 1995 vallen volgens onderdeel c ook de sleepboten, duwboten en de sleepduwboten onder de certificaatplicht. Dit onderdeel houdt tevens in, dat, indien deze boten uitsluitend als pleziervaartuig worden gebruikt, zij buiten de certificaatplicht vallen, mits zij niet vallen onder de werking van onderdeel a of b. Voorwaarde daarbij is het bezit van een verklaring van de Minister, dat het schip als zodanig wordt gebruikt.

Bij het inwerking treden van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling werden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat er inderdaad "verklaringen namens de Minister" afgegeven aan eigenaren van kleine sleep- en duwboten.

Meestal hadden deze afgegeven verklaringen een beperkte geldigheid van x jaar waardoor na verloop van tijd de verklaring niet meer geldig is en een nieuwe moet worden aangevraagd.

Na verloop van tijd werden echter de werkzaamheden van de Inspectie overgedragen aan de keuringsinstanties zoals Register Holland, NBKB etc. Hierdoor ontstond voor de Verklaring namens de Minister een impasse.
De keuringsinstanties mochten de Verklaring niet afgeven en de Inspectie gaf de Verklaring ook niet meer af. Regelmatig beklaagden eigenaren van kleine sleep- en duwboten zich hierover bij de FONV. Navraag bij de Inspectie leerde vervolgens dat "men er mee bezig is". Dat bleek echter uitsluitend over kleine sleep- en duwbootjes te gaan die in gebruik zijn bij Scouting Nederland en niet op te gaan voor anderen…
Navraag bij Scouting Nederland bleek ook niet voldoende op te leveren, er wordt nog steeds over gepraat… (we zijn nu minimaal 2 jaar verder).

Zoekend op de website van de Inspectie kom je ook niet veel verder, het aanvraagformulier staat er niet op en ook informatie over deze groep is niet te vinden.
Zie ook http://www.ilent.nl/.

Voorjaar 2013 is er echter wel een op verzoek van een van de eigenaren een nieuw aanvraagformulier gemaakt door de Inspectie. Zie afbeelding. Dit formulier is nu dus wel weer aan te vragen!

Met behulp van dit formulier kunnen eigenaren van sleep- en duwboten die:
- kleiner zijn dan 20 m
- het product lengte, breedte en diepgang minder dan 100 m3 bedraagt
- gebruikt worden als pleziervaartuig
- en het formulier volledig invullen en opsturen naar taakoverdracht@ilent.nl een Verklaring namens de Minister aanvragen.

Bewaar een kopie van je aanvraagformulier en de datum dat je het verzoek hebt ingediend. Wil je zeker weten dat het formulier is ontvangen, vraag dan een ontvangstbevestiging. Indien je na 6 weken geen reactie hebt ontvangen, kun je officieel een klacht indienen.

Op grond van deze Verklaring namens de Minister heb je dan geen Certificaat van Onderzoek voor sleep- en duwboten nodig en kun je volstaan met een klein vaarbewijs.

Zolang een niet certificaat-plichtig schip een ander niet certificaatplichtig schip sleept is dit wettelijk toegestaan.

Schepen met een Verklaring namens de Minister mogen een bijboot slepen, aldus ILenT. Wanneer men meer dan 1 schip korter dan 20 meter niet bedrijfsmatig wil slepen, dan adviseert ILenT om een certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen aan te vragen om discussies met handhavers te voorkomen.

Voor deze situatie bij Scouting Nederland zie http://www.teamwachtschepen.nl/files/sleepbootontheffing_2010[1].pdf. Op deze lijst staan alle bekende sleep- en duwboten binnen Scouting. Hoewel de geldigheid van deze lijst inmiddels is verlopen hebben gesprekken met ILenT geen nieuwe oplossing opgeleverd.

Wil men schepen langer dan 20 meter slepen, dan moet men een certificaat van onderzoek voor sleep- en duwboten hebben en voldoen aan hoofdstuk 16 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG (bovendien moet de schipper dan een groot vaarbewijs hebben).

Meer informatie:

ILT/Scheepvaart
Weena 723 (niet als postadres gebruiken)
Ingang C, 1ste verdieping
3013 AM Rotterdam
Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Algemene informatie: 088 489 00 00

Het aanvraagformulier voor de Verklaring namens de Minister aan te vragen bij de ILenT


Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aanvraagformulier voor een schip om ontheffing van de verplichting om bij gebruik op de binnenwateren te zijn voorzien van een geldig certificaat van onderzoek

Ondergetekende :
naam :

ONTHEFFING SLEEPBOTEN

Adres :
postcode en woonplaats :

Eigenaar van het schip:

naam:

type:

brandmerk:

bouwjaar:

lengte over alles:

motorvermogen:

meetbriefnummer:

verzoekt voor dat schip om ontheffing van de verplichting om bij gebruik op de binnenwateren te zijn voorzien van een geldig certificaat van onderzoek.

Ondergetekende verklaart dat het schip uitsluitend voor de pleziervaart wordt gebruikt en dat het schip niet wordt gebruikt om te slepen.

Aanvraag mailen naar: taakoverdracht@ilent.nl

Ondertekening:

Plaats en datum:

Wachtschepen Scouting Nieuws



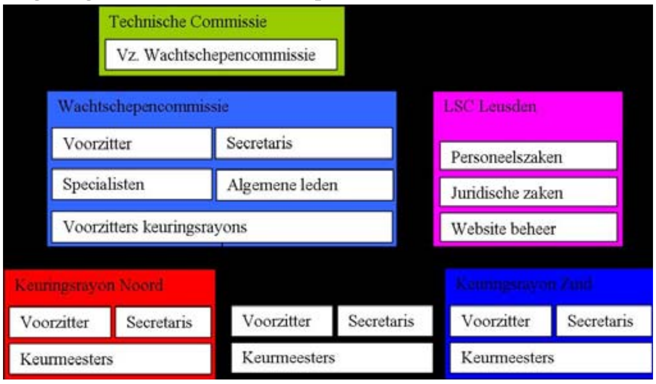
Een wachtschip - een schip van de wacht - is in de klassieke betekenis een drijvende kazerne in een marinehaven, voornamelijk voor de huisvesting van (licht)matrozen en mariniers. Werd met een wachtschip gevaren, dan werd het voornamelijk gebruikt om te voorkomen dat ongewenste indringers zich in de buurt ophielden.
In de huidige tijd betekent wachtschip meestal clubhuis te water voor een waterscouting-groep. Een schip, dat niet alleen voor groepsactiviteiten kan worden gebruikt, maar waarmee meestal ook gevaren kan worden. Als vervoer- en transportmiddel van, naar en tijdens kampen en als moederschip voor de vloot. Binnen Scouting Nederland zijn meer dan 50 wachtschepen langer dan 15 meter in gebruik. Niet alle waterscoutinggroepen kunnen zich zo'n wachtschip veroorloven, maar vaak hebben ze wel een sleper. In België en Nederland is een wachtschip meestal een oud binnenschip, maar het kan ook een oud passagiersschip zijn of een voormalige veerpont.

Waterscouting is ingedeeld in admiraliteiten, zie afbeelding.



Op de Wachtschependag 2013 (16 juni) presenteerde Team Wachtschepen haar nieuwe website www.teamwachtschepen.nl welke als doel heeft zo eenvoudig en volledig mogelijke informatie te verschaffen aan groepen met een wachtschip.
Op deze site vind je informatie over nautische en technische zaken als het gaat om het varen met een wachtschip. Daarnaast kun je bij ons terecht met allerhande vragen: de leden van het team bezitten onmisbare ervaring en kennis op technisch, nautisch en wettelijke gebied.

Organogram team wachtschepen



De Voorzitter stuurt de Wachtschepencommissie aan, is vertegenwoordigd in de Technische Commissie en is het aanspreekpunt voor de waterwerkgroepen in het land en de landelijke organisatie. De Voorzitter wordt aangesteld door de Landelijke Admiraliteit.
De Secretaris coördineert de aanvragen en uitvoering van keuringen en communiceert dit via de voorzitters van de verschillende keuringsrayons. Daarnaast beheert hij de keuringsinformatie en -status van de wachtschepen in het land.
Specialisten zijn leden van de Wachtschepencommissie welke zijn gespecialiseerd op een bepaald onderwerp, door eigen interesse of beroepsmatige achtergrond.
Onderwerpen zijn wetgeving, gasinstallaties, motoren en algemene scheepstechniek.
Algemene leden zijn leden zonder specifiek specialisme, maar vaak wel keurmeester of anderzijds betrokken bij wachtschepen, zoals bijvoorbeeld via de technische opleidingen.
De Voorzitters Keuringsrayons vormen het aanspreekpunt voor admiraliteiten / waterwerkgroepen binnen een bepaald rayon. Hun belangrijkste taak is het oplijnen van een natte of droge keuring op verzoek van een groep (via de Secretaris of rechtstreeks). Zij communiceren daarvoor met hun eigen keurmeesters en rechtstreeks met de contactpersoon van de groep. Ze blijven betrokken tot de keuring van het schip volledig is afgerond en een certificaat is toegekend.
Het Landelijke Service Centrum ondersteunt specifiek op het gebied van contacten en lobby bij de overheid, juridische zaken en communicatie via de website.

Team Wachtschepen is onderdeel van de Technische Commissie van de Landelijke Admiraliteit. De Technische Commissie heeft bij aanstellen een opdracht gekregen van de Regiegroep, waarin het waterwerk vertegenwoordigd is.

Ten aanzien van de wachtschepen is de opdracht als volgt: *Het waarborgen en verbeteren van de technische veiligheid bij het gebruik van […] grote schepen […] en wachtschepen.*

Daarbij worden de volgende resultaten beoogd:
· Keuring en certificering van de vloot volgens de Nautisch Technische Richtlijnen (NTR) en de richtlijnen volgens de binnenvaartwet
· Bekendheid geven aan alle waterscoutinggroepen over nieuwe relevante wetgeving en besluiten, alsmede het NTR
· Evaluatie van deze wetten/besluiten, incl adviezen

neerleggen bij de Regionale Admiraliteiten
· Controle van deelname aan scouting evenementen van schepen en ontmoediging van voornemen tot deelname niet-gecertificeerde schepen
· Adviseren van de Landelijke Admiraliteit betreffende veiligheid van de vloot

Van alle wachtschepen van Scouting Nederland wordt bijgehouden wanneer de laatste scoutingkeuring is geweest (en wanneer deze weer verlengd moet worden), of het schip voorzien is van een Certificaat van Onderzoek en of het schip een AIS heeft. Van de 53 geregistreerde wachtschepen heeft 87% een scouting keuring ondergaan waardoor ze ook met het schip in Scouting verband mogen varen en met het schip op Scouting evenementen aanwezig mogen zijn (bijv. het NAWAKA). 23% van deze schepen heeft inmiddels een Certificaat van Onderzoek. 95% van de wachtschepen van Scouting heeft een AIS transponder aan boord.

Bron: Team wachtschepen

Hoofdstuk 19 nieuws

Regelgeving en hoofdstuk 19
Voor december 2018 moeten alle grote pleziervaartuigen, dus twintig meter en langer, beschikken over een Certificaat van Onderzoek. Dat betekent dat een pleziervaartuig moet voldoen aan een verzameling regels. Deze verzameling regels, gegroepeerd in hoofdstukken, is vastgelegd in de EU-richtlijn 2006/EG/87 van de Europese Commissie.
Een aantal van die regels vormt een bedreiging voor onze historische bedrijfsvaartuigen. Om deze bedreiging zo klein mogelijk te houden is een voorziening getroffen om uitzonderingsregels te maken voor historische schepen.
Deze uitzonderingsregels bestaan nog niet, maar als ze er komen worden ze in hoofdstuk 19 van de EU-richtlijn vastgelegd.
Een aantal bestuursleden, onder wie ik, verwacht dat de invulling van hoofdstuk 19 nog een lange weg wordt waarvan de uitkomst onzeker is. Ook is de vraag of die uitzonderingsregels voor al onze schepen gaan gelden.
Daarom is het van belang om juist nu die bedreigende regels vast te stellen en hiervoor alternatieven in te dienen bij de Europese Commissie. Bijvoorbeeld de spijlen in stuurhutramen of nieuwe emissie-eisen voor motoren.
Het zijn vaak regels die gericht zijn op beroepsmatig gebruik van een vaartuig. Het bestuur zal over deze alternatieven contact houden met de leden.

Bron: LVBHB, Bokkepoot 210, Fred van Beelen

Schepen die al als pleziervaartuig voeren bij de invoering van de Europese richtlijn 2006/EG/87 hoeven niet aan de regels van de richtlijn/Binnenvaartwet te voldoen.
Ze moeten wel gekeurd worden en krijgen een certificaat als er geen sprake is van "klaarblijkelijk gevaar" en op dat certificaat wordt vermeld op welke punten dat schip afwijkt van de richtlijn.
Schepen die na de invoering van de Europese richtlijn 2006/EG87 als pleziervaartuig gaan varen (die voor het eerst een certificaat als pleziervaartuig aanvragen, dus ook een schip wat uit de vracht pleziervaart wordt of vanonder een woonboot weer gaat varen) moet wel aan alle eisen voldoen. Juist voor deze groep is hoofdstuk 19 noodzakelijk.

Bron: EMH, Hendrik Boland

Finale tekst hoofdstuk 19
Voorjaar 2013 heeft de Joint Working Group (samenwerkingsverband tussen de Centrale Commissie Rijnvaart en de Europese Commissie werkgroep) een finale versie van de tekst van hoofdstuk 19 gemaakt. Deze tekst is te downloaden via
http://bosq.home.xs4all.nl/downloads_wetten.htm.
De status van deze tekst is dat het een definitief voorstel van de ambtelijk werkgroep JWG (joint working group) is. Dit voorstel zal eerst aan alle Europese ambtelijke organisaties worden voorgelegd. Als daar geen wijzigingen uit voortkomen moet het nog aan ministerraad worden voorgelegd en tenslotte aan het Europees Parlement en Commissie. Dus is het absoluut nog geen definitieve tekst.
Momenteel wordt binnen alle organisaties aangesloten binnen de European Maritime Heritage (EMH) en dus ook in Nederland binnen de FONV geïnventariseerd hoe de achterbannen over dit voorstel denken en hoe er op gereageerd gaat worden. Dus heeft u een mening, deel deze met uw behoudsorganisatie en de FONV. (JB)

Meer weten over Certificaat van Onderzoek?

Eind 2012 organiseerde het bestuur twee workshops over de keuring voor het Certificaat van Onderzoek voor schepen groter dan twintig meter. De certificeringinstanties EFM Expertise en Register Holland gaven uitleg aan de hand van een aantal praktische voorbeelden.
De gepresenteerde sheets, de vragen en antwoorden en de notities van de aanwezigen tijdens de workshops staan nu op www.lvbhb.nl. Om het verslag te downloaden log je in met gebruikersnaam en wachtwoord.
Klik op 'Bestuursnieuws' en vervolgens 'Verslag workshops wet- en regelgeving'.

Bron: LVBHB Bokkepoot 210

Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart voorjaar 2013

Als bestuurslid en vertegenwoordiger van Het Historisch Bedrijfsvaartuig was ik op 16 april 2013 aanwezig bij het Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB). Dit is een overleg tussen de overheid en de verschillende marktpartijen waarin nautische en technische zaken worden geregeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bouwvoorschriften, uitrusting en reglementen BPR en RPR. Tijdens dit overleg kwamen verschillende relevante onderwerpen ter sprake.

AIS nieuw
Er zijn nieuwe eisen gesteld aan de apparatuur voor het Automatic Identification System (AIS). Alle nieuwe AIS-apparaten dienen hieraan te voldoen. De huidige al ingebouwde apparaten die hieraan niet voldoen, mogen gebruikt blijven worden. Er is hiervoor geen einddatum (houdbaarheidsdatum) vastgesteld.

Verplichting AIS (met ECDIS - elektronische kaarten)
Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil het gebruik van AIS zo spoedig mogelijk verplicht stellen op alle binnenwateren (BPR-gebied) voor grote schepen (> 20 m). Ook wil het ministerie het gebruik van elektronische kaarten (ECDIS) gekoppeld aan het AIS verplichten.
De praktische problemen voor met name zeilschepen worden onderkend. De belangrijkste argumentatie om de verplichting in te voeren is dat volgens het ministerie meer dan 70% van de huidige vloot toegerust is met een AIS.
De verplichting zal wellicht medio 2014 ingevoerd worden.
Een ander argument is dat het ministerie veel geld (subsidie) heeft geïnvesteerd in het kader van verkeersmanagement en nu waar voor zijn geld wil.
Er is nog wel enige twijfel binnen het ministerie over eenzijdige invoering door Nederland. Duitsland zou bijvoorbeeld dan naast AIS-verplichting ook eenzijdig ECDIS-verplichting in kunnen voeren. Op de Rijn (RPR-gebied) zal, volgens de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) voorlopig nog geen gebruiksverplichting gelden. Tegen de aangekondigde verplichtingen is door de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) en onze vereniging bezwaar gemaakt middels een brief
(de brief aan de CCR van 23-11- 2012 is te vinden op www.lvbhb.nl).

EU-Richtlijn artikel 8: emissie-eisen
Vooralsnog zijn bestaande grote recreatievaartuigen vrijgesteld van de voorgeschreven emissie-eisen voor motoren uit artikel 8 van de EU-Richtlijn. Hierin komt wellicht verandering. Naast de strengere eisen voor nieuwe motoren wordt ook gedacht eisen te stellen aan alle bestaande motoren. Onderkend wordt dat kleine motorvermogens in combinatie met recreatief gebruik, nauwelijks bijdragen aan emissieverbetering. Dit is voor ons een belangrijk punt van aandacht.

Vrijzicht/dode hoek
Voorschriften voor 'Vrijzicht', nu nog opgenomen onder meer in de EU-richtlijn, zullen in de nabije toekomst opgenomen worden in het BPR. Vrijzicht zal beoordeeld worden naar de actuele situatie en dus niet vooraf bij certificering.

Relingplicht
Zoals het er nu naar uitziet, zal de relingplicht wellicht alleen voor vrachtvaartuigen groter dan 55 meter gaan gelden. Grote recreatievaartuigen blijven vrij van de verplichting. Het ministerie en voormalig Korps Landelijke Politie Dienst onderzoeken dit. Voor passagiersschepen blijft de verplichting bestaan.

LNG als brandstof
Het is het streven van de scheepvaartbranche dat binnen een niet al te lange termijn de vloot volledig overgaat op LNG (vloeibaar aardgas) als brandstof voor de voortstuwing.

Privacy AIS-gegevens
Door onder meer de Algemene Schippers Vereniging, Het Historisch Bedrijfsvaartuig en de LWO is aandacht gevraagd voor handhaving van de privacy van AIS-gegevens. Websites als marinetraffic.com mogen de AIS-gegevens niet publiceren. Het Openbaar Ministerie (OM) is nog niet overgegaan tot handhaving. Voor het OM heeft dit nog onvoldoende prioriteit.

Deelnemers aan het Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart:
Overheid
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, DG Bereikbaarheid/Directie Maritieme Zaken, Afdeling Binnenvaart en Vaarwegen
- Inspectie Leefomgeving en Transport, afdeling Analyse en Ontwikkeling en Ongevallen Onderzoek
- Rijkswaterstaat
- Korps Landelijke Politie Dienst (voormalig)

Belangenorganisatie
- Algemene Schippers Vereniging (ASV)
- Het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- Landelijke Woonboten Organisatie (LWO), wordt vertegenwoordigd door LVBHB en bij afwezigheid door ASV
- Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV)
- Belangenvereniging Beroeps (Zeil)chartervaart (BBZ)
- Schuttevaer
- Bureau Binnenvaart

Overige
- Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
- Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB)
- Bureau Veritas

Bron: LVBHB, Bokkepoot 210, Fred van Beelen

Bokkepoot online

Voor het eerst hebben we nu ook een digitale versie van de Bokkepoot op de website staan. De Bokkepoot is het verenigingsblad van de LVBHB. Bokkepoot 209 (maart 2013) staat online. De PDF versie is wel 7,9 megabyte groot, dus als u uw (mobiele) abonnement per MB betaalt moet u even opletten. Als u als lid ingelogd bent kunt u Bokkepoot 209 downloaden.

Tevens is de index op alle Bokkepoten bijgewerkt tot en met nummer 209. De index is in .xls formaat, u kunt hem openen met spreadsheets zoals Excel of OpenOffice Calc. Wederom geldt: alleen voor leden. U kunt de index downloaden.

De inhoudsopgave per Bokkepoot staat op www.lvbhb.nl.

De digitale versies van de Bokkepoot zijn alleen beschikbaar voor leden. In de toekomst wordt ieder nummer, direct na verschijnen, op de website gezet.
U kunt dan oudere nummers opvragen door met uw gebruikersnaam en wachtwoord in te loggen in de linkerkolom en dan in het menu "Alleen voor leden" te klikken op Bokkepoot. U vindt daar nu alleen nog Bokkepoot 209 en de index op de Bokkepoten; het is de bedoeling dat in de toekomst alle Bokkepoten daar komen te staan.

Bron: LVBHB

Nieuwe motorenrichtlijn ook voor bestaande motoren?

Vraag 6
Wat is uw mening over de plannen van de Europese Commissie die met een Europese motorenrichtlijn dreigt te komen die ook voor bestaande schepen gaat gelden?

Vraag 7
Deelt u de mening dat het, mede in het licht van de crisis, absurd is om schippers te verplichten voor 2020 een nieuwe motor aan te schaffen voor een bestaand schip en dat het logischer is dat deze richtlijn alleen gaat geldt voor nieuwbouw? Zo ja, wat gaat u er aan doen om dit zo snel mogelijk kenbaar te maken bij de Europese Commissie? Indien nee, hoe gaat u dat uitleggen aan de vele schippers die nu het hoofd al niet meer boven water kunnen houden?

Antwoord 6 en 7
De Europese Commissie heeft in 2011 een voortgangsrapportage opgesteld over het NAIADES-actieprogramma (2006-2013) voor de promotie van de binnenvaart in Europa. Uit die rapportage bleek dat de binnenvaart weinig voortgang heeft geboekt bij de reductie van luchtverontreinigende emissies zoals NOx en fijn stof. Met de komst van de zeer schone Euro-VI motoren in het wegtransport zal naar verwachting de achterstand van de binnenvaart op het wegtransport snel verder oplopen.
Het feit dat binnenvaartmotoren veel langer meegaan dan vrachtwagenmotoren helpt niet om deze achterstand in te lopen. De Commissie heeft daarom in het najaar van 2012 een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de binnenvaart op termijn dezelfde milieuprestaties te laten leveren als het wegtransport. In dit onderzoek wordt ook aandacht gegeven aan mogelijkheden om de emissies van bestaande motoren te reduceren. Het onderzoek is nog niet afgerond en de Commissie heeft ook nog geen concrete voorstellen gedaan. In de opties die onderzocht worden is overigens geen sprake van een deadline in 2020.

Ik ben van mening dat de binnenvaart haar milieuprestaties moet verbeteren om haar duurzame potenties nu en in de toekomst te kunnen waarmaken. Dit is vooral ook in het belang van de binnenvaart zelf, omdat een duurzame binnenvaart haar concurrentiepositie kan versterken.
Gezien de grote invloed die de bestaande vloot heeft op de totale milieuprestaties van de binnenvaart, vind ik dat ook gekeken moet worden naar slimme, kosteneffectieve mogelijkheden om ook de uitstoot van bestaande motoren te verminderen. Ik heb de Europese Commissie al eerder er op gewezen, en zal dat bij gelegenheid herhalen, dat bij het formuleren van eventuele voorstellen terdege rekening gehouden moet worden met de financierbaarheid daarvan, mede in het licht van de huidige economische crisis.
Dit zou er bijvoorbeeld toe kunnen leiden dat in de voorstellen onderscheid wordt gemaakt tussen niet alleen bestaande en nieuwe motoren, maar ook tussen verschillende scheepscategorieën.

Bron: brief Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer inzake Kamervragen lid Bashir (SP)

Marifoonnieuws

Uitgifte radioroepnamen niet oneindig
Om een tekort aan radioroepnamen in de toekomst te voorkomen is het noodzakelijk dat u uw registratie intrekt of vrijgeeft voor overname op het moment dat u geen gebruik meer maakt van maritieme frequentieruimte.
Meestal is dat het geval bij verkoop van het schip.
Op deze manier komt de radioroepnaam weer beschikbaar voor nieuwe aanvragers.

Radioroepnamen worden gebruikt om te kunnen identificeren van wie de radio-oproep afkomstig is.
De combinatiemogelijkheden van de letters en cijfers van radioroepnamen is groot, maar niet oneindig. De snelste en meest efficiënte manier om uw registratie te wijzigen, vrij te geven of in te trekken, is via het gebruikersregister op www.agentschaptelecom.nl.

Let op dat uw marifoon niet onbedoeld blijft zenden
Het komt regelmatig voor dat de marifoon onbedoeld blijft zenden doordat de spreeksleutel (zendknop) blijft hangen en daardoor geactiveerd blijft. Als dit gebeurt, wordt communicatie op het gebruikte kanaal geblokkeerd voor andere gebruikers. Vaak wordt dit veroorzaakt doordat de telehoorn of vuistmicrofoon niet zorgvuldig genoeg is gemonteerd of niet goed wordt teruggehangen in de daarvoor bedoelde houder.

Wanneer de marifoon blijft zenden op kanalen die bedoeld zijn voor verkeersbegeleiding, uitluisteren of noodcommunicatie, leidt dit tot grote problemen voor medegebruikers van de vaarweg en voor de verkeersbegeleiders. Naast het veiligheidsaspect kost het opsporen van de veroorzakers van deze overlast veel geld. Vanaf 2013 zullen inspecteurs van Agentschap Telecom in een dergelijke situatie altijd een rapport opmaken en riskeert u een boete.

Wat kunt u doen? Zorg voor een correcte montage of inbouw van uw marifooninstallatie. Besteed voldoende aandacht aan het op de juiste plaats installeren van een deugdelijke houder voor de telehoorn of vuistmicrofoon. Let op de aansluiting op de voedingsspanningsbron (accu) en controleer uw antenne-installatie (zeker aan het begin van het vaarseizoen, na de winterperiode).

Zorg dat u uw actuele contactgegevens hebt geregistreerd bij Agentschap Telecom. Geef wijzigingen dus tijdig door! Als we aan de hand van de ATIS code uw contactgegevens kunnen opzoeken en met u kunnen bellen, is de verstoring wellicht sneller te verhelpen.

Houd uw registratie up to date
Na registratie van uw gegevens hebt u de verplichting deze up to date te houden. Particulieren kunnen wijzigingen zoals e-mailadres, telefoonnummer of wijziging in gebruik van apparatuur doorgeven met gebruik van DigiD via onze website. Maakt u geen gebruik van DigiD dan kunt u het schriftelijk doorgeven. Bedrijven of organisaties kunnen door middel van een inlogcode een wijziging doorgeven. Het formulier voor het aanvragen van een inlogcode vindt u

op de website
www.agentschaptelecom.nl bij scheepvaart / beroepsvaart / downloads.

Juiste instelling kiezen op de combi-marifoon
Bij pleziervaartuigen wordt steeds meer gebruik gemaakt van de zogenaamde combi-marifoon. Deze is te herkennen aan een (rode) DISTRESS knop en DSC functies.
De combi-marifoon heeft twee programma's: én voor binnenvaart (Binnenvaart ATIS) en één voor zeevaart (INT-Zeevaart-DSC). U moet zelf de benodigde stand activeren. Controleer dit. Raadpleeg zo nodig de gebruiksaanwijzing van uw marifoon.

Als u op de binnenwateren vaart met de combi-marifoon op de stand INT-zeevaart, dan zendt uw marifoon geen ATIS uit en zendt u vermoedelijk met 25 Watt. U overtreedt in dat geval de gebruiksbepalingen. Ook op ruim binnenwater zoals het IJsselmeer, Waddenzee en de Zeeuwse stromen dient uw marifoon op de binnenvaartstand te staan (1 Watt) en ATIS uit te zenden.

Let op! Als u op ruime binnenwateren of op zee vaart met de combi-marifoon in de binnenvaartstand, dan staat uw marifoon op sommige marifoonkanalen automatisch op 1 Watt en is de DSC functie uitgeschakeld. In noodgevallen werkt dan ook uw DSC-DISTRESS functie (rode knop) niet! Controleer dit dus goed en kies bewust de juiste instelling(en) van uw marifoon.

Juiste registratie is van levensbelang
Waarom is het - naast administratieve doeleinden - zo belangrijk om bij Agentschap Telecom geregistreerd te staan met de juiste gegevens? Omdat Agentschap Telecom de gegevens van uw registratie beschikbaar stelt voor "Search and Rescue" doeleinden. De kustwacht gebruikt deze in geval van nood. Zijn uw gegevens niet juist, dan wordt uw schip mogelijk niet herkend bij een noodsituatie. Dit kan tot levensbedreigende situaties leiden.

Let u op een juiste programmering van de ATIS-code
Alle marifoons en portofoons die aan boord zijn voor gebruik op de binnenwateren moeten worden geprogrammeerd met de aan u toegewezen radioroepletters, de zogenaamde ATIS code. ATIS staat voor Automatic Transmitter Identification System. Wanneer de ATIS code in de marifoon is geprogrammeerd, wordt de zender in het radioverkeer automatisch herkend. Een juiste ATIS code is belangrijk voor de identificatie van schepen, bij verkeersbegeleiding en voor een veilige vaart op het water. Ervaring leert dat niet alle programmeringen op de juiste manier uitgevoerd zijn. Bij een onjuiste ATIS-code riskeert u een boete van € 250,-. Verzekert u zich er daarom van dat de juiste ATIS code, zoals die op uw registratiebewijs staat, is geprogrammeerd in uw marifoon of portofoon, ook als u het apparaat ophaalt bij de leverancier.

Hoe kunt u zelf controleren of de juiste ATIS (en eventueel ook MMSI) identificatie in uw marifoon en/of portofoon is geprogrammeerd? In veel marifoons kunt u door middel van enkele eenvoudige stapjes in "het gebruikersmenu" zelf de ingeprogrammeerde ATIS en MMSI codes teruglezen als "self ID". Controleer deze code met de gegevens op uw registratiebewijs. U kunt ook een marifoonwalstation zoals bijvoorbeeld een verkeerspost, brug of sluis oproepen en vragen of ze door u uitgezonden ATIS code wil controleren. Met name de walposten langs drukkere vaarroutes zijn uitgerust met ATIS-decoders.

Bron: nieuwsbrief Agentschap Telecom

Kamerbrief alternatieven afschaffing vrijstelling MRB oldtimers

Tijdens het overleg van 17 april 2013 heeft staatssecretaris Weekers van Financiën toegezegd een poging te doen om met de oldtimerbranche tot overeenstemming te komen teneinde het hobbymatig gebruik van rijdend cultureel erfgoed te ontzien. Met deze brief informeert de staatssecretaris de Kamer zodat de oldtimerbranche zo snel mogelijk duidelijkheid krijgt over de fiscale behandeling van de oldtimer met ingang van 1 januari 2014.
Zie ook
http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/fin/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/04/24/kamerbrief-alternatieven-afschaffing-vrijstelling-mrb-oldtimers.html

Bron: Rijksoverheid

Uitstel leegvaren "rode" bunkers tot 31 december 2013



Er is weer een nieuwe ontwikkeling rond rode diesel.
Even in de herinnering roepen: tot 1 januari 2013 mochten Varende Monumenten op rode dieselolie varen in plaats van op blanke dieselolie - die hoger belast is. Vanaf 1 januari dit jaar is dat verschil vervallen en moet alle grote pleziervaart op blanke olie varen. Volgens de toenmalige uitwerking van deze regel moest alle rode diesel op zijn vóór 1 juli 2013. Dat was een wat merkwaardige termijn, gegeven het feit dat wij juist in de zomer het meest varen. U weet dat de LVBHB is aangesloten bij de FONV (Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen) en die heeft hierover gelobbyd bij de Belastingdienst. Met resultaat. Er is in maart een nieuwe versie van het betreffende informatieblad verschenen, met een paragraaf 32 die over ons gaat. Het komt erop neer dat de Douane ons toestemming verleent om tot 1 januari 2014 nog sporen van rode diesel in onze brandstoftanks te hebben, maar daarna is het echt afgelopen.

De betreffende paragraaf 32 in het informatieblad begint zo:
Voor de periode 1 juli t/m 31 december 2013 kan de inspecteur in naar behoren gerechtvaardigde gevallen toestaan dat rode diesel voorhanden is in brandstof tanks of opslagtanks, waarin dit vóór 1 januari 2013 ook was toegestaan.

Gaat de Douane hiervoor landelijk geldend beleid vaststellen? De Douane heeft hiervoor landelijk geldend beleid vastgesteld.

De hiervoor bedoelde toestemming geldt voor de volgende gevallen:
1. Rode dieselolie in de normale brandstoftanks van zelfrijdende oogstmachines;
2. Voorraden rode diesel, die moeten worden aangehouden door ziekenhuizen, banken, datacenters, waterschappen, en dergelijke voor gebruik in een noodstroomvoorziening;
3. Rode dieselolie in de normale brandstoftanks van historische schepen/varende monumenten.
Voor gevallen 1, 2, en 3 in deze vraag hoeft u geen verzoek in te dienen bij de Douane. De Douane verleent u hierbij de toestemming tot en met 31 december 2013.Voor andere dan de gevallen 1, 2 en 3 van deze vraag moet u toestemming vragen aan de Douane. [...] Enzovoorts.

Ik heb dikgedrukt wat voor ons van belang is. Als u meent dat u buiten geval 3 valt moet u de hele Nieuwsbrief even lezen. Het kan, denk ik, zowiezo geen kwaad om deze versie van het informatieblad te downloaden en aan boord te hebben als u na 1 juli nog (sporen van) rode diesel in uw bunkers hebt.

Voor alle zekerheid: het gaat bij deze uitzondering uitdrukkelijk om brandstoftanks. Heeft u een tank voor uw verwarming, dan moeten de sporen van rode diesel daar dus wel al op 1 juli uit verdwenen zijn.

Tot nu toe schreef ik onder dit soort berichtjes altijd "wordt vervolgd". Maar nu denk ik (maar wie ben ik?) dat het na 31 december 2013 echt, onherroepelijk is afgelopen met het gedogen van sporen van rode diesel in onze bunkers. Dus zorg dat u op die tijd onder de contaminatiegrens van twee promille zit!

Zie ook het eerder verschenen artikel "Rode dieselolie? Afgelopen" op de website van de LVBHB.

(Met dank aan Simon de Waard, Janneke Bos en Eva de Jong voor hun invoer. Simon de Waard zegt op ons Forum van de LVBHB hier veel zinnige dingen over. Als u op de hoogte wilt blijven van het laatste nieuws, volg dan de bijdragen van Simon op het Forum!)

Bron: LVHBH, Jan Sepp

Rode diesel nieuws voorjaar 2013

Hieronder de vragen en antwoorden die voorjaar 2013 nieuw of gewijzigd zijn.

<u>17 Varende monumenten mogen nu nog rode diesel tanken. Wat gaat hiermee gebeuren?</u>
Met ingang van 1 januari 2013 mag rode diesel uitsluitend worden gebruikt als brandstof voor de aandrijving van schepen, niet zijnde pleziervaartuigen. Dit gebruik is en blijft vrijgesteld van accijns (bunkervrijstelling).
Deze vrijstelling geldt niet voor varende monumenten. Voor deze schepen is in het verleden goedgekeurd dat zij laagbelaste gasolie (rode diesel) kunnen innemen, waarvan de accijns (het lage tarief) is voldaan.
Het tariefonderscheid tussen hoogbelaste en laagbelaste halfzware olie en gasolie vervalt per 1 januari 2013.
U moet voor varende monumenten per 1 januari 2013 dus blanke diesel tanken. Rode diesel die al aanwezig is in de brandstoftank mag nog tot 1 juli 2013 worden gebruikt. Zie ook het antwoord op vraag 32.

<u>32 Voor de periode 1 juli t/m 31 december 2013 kan de inspecteur in naar behoren gerechtvaardigde gevallen toestaan dat rode diesel voorhanden is in brandstoftanks of opslagtanks, waarin dit vóór 1 januari 2013 ook was toegestaan. Gaat de Douane hiervoor landelijk geldend beleid vaststellen?</u>
De Douane heeft hiervoor landelijk geldend beleid vastgesteld. De hiervoor bedoelde toestemming geldt voor de volgende gevallen:
1. Rode dieselolie in de normale brandstoftanks van zelfrijdende oogstmachines;
2. Voorraden rode diesel, die moeten worden aangehouden door ziekenhuizen, banken, datacenters, waterschappen, en dergelijke voor gebruik in een noodstroomvoorziening;
3. Rode dieselolie in de normale brandstoftanks van historische schepen/varende monumenten.
Voor gevallen 1, 2, en 3 in deze vraag hoeft u geen verzoek in te dienen bij de Douane. De Douane verleent u hierbij de toestemming tot en met 31 december 2013.
Voor andere dan de gevallen 1, 2 en 3 van deze vraag moet u toestemming vragen aan de Douane. U vraagt die toestemming schriftelijk aan bij uw Douaneregio, via het centrale postadres van de Douane, Postbus 3070, 6401 DN Heerlen.
Vult u uw brandstoftanks en opslagtanks waarin u uw voorraad bewaart om de brandstoftanks van oogstmachines, noodstroomvoorzieningen, historische schepen en varende monumenten te vullen? Dan moet u die tanks vullen met halfzware olie en gasolie die niet zijn voorzien van herkenningsmiddelen (zogenoemde blanke diesel).

<u>33 Op grond van artikel 91, derde lid, van de Wet op de accijns kan bij ministeriële regeling in bijzondere gevallen ontheffing worden verleend van de verbodsbepaling om rode diesel voorhanden te hebben. Kan al worden aangegeven welke gevallen zullen worden aangewezen?</u>
In de Uitvoeringsregeling accijns kan een (tijdelijke) ontheffing van de verbodsbepaling voor het voorhanden hebben van rode diesel worden opgenomen. Indien hiertoe wordt besloten, zal dit pas gebeuren eind 2013 en ingaande 1 januari 2014. Vóór die tijd is er namelijk geen probleem. Tot 1 juli 2013 is de overgangsregeling van toepassing. Voor het tweede halfjaar van 2013 mag dit met toestemming van de inspecteur. Bij deze gevallen denken we aan de voorraden rode diesel die moeten worden aangehouden door ziekenhuizen, banken, datacenters, waterschappen en dergelijke voor een noodstroomvoorziening.

<u>34 Een tankstation heeft nog rode diesel in voorraad. Mag deze rode diesel worden geleverd aan een personenauto of een vrachtauto? Mag deze rode diesel in de brandstoftank van deze voertuigen aanwezig zijn?</u>
Tankstations die nog rode diesel voorhanden hebben, mogen deze tot 1 juli 2013 nog afleveren. Met ingang van 1 juli 2013 mogen zij geen rode diesel meer voorhanden

hebben. Vanzelfsprekend is het nooit toegestaan om rode diesel te hebben in brandstoftanks van motorrijtuigen op de weg en in brandstoftanks van pleziervaartuigen.
Dit geldt ook als over die rode diesel de accijnsheffing over de voorraad is betaald.

Bron: Nieuwsbrief maart 2013 Belastingdienst


Mogelijk heeft een deel van de als varend monument geregistreerde schepen vóór 1 januari 2013 rode diesel gebunkerd terwijl deze in 2013 niet geheel zal worden verbruikt. Om te voorkomen dat de tanks van deze schepen moeten worden leeggemaakt en gereinigd, ben ik voornemens de huidige overgangsmaatregel om vóór 1 januari 2013 gebunkerde rode diesel ook gedurende het jaar 2013 voorhanden te mogen hebben, te verlengen voor varende monumenten. Hierdoor mag ook vanaf 1 januari 2014 nog vóór 1 januari 2013 gebunkerde rode diesel in de brandstoftanks aanwezig zijn.

Ik besef dat mijn antwoord op dit moment enigszins teleurstellend voor u is, maar ik hoop dat u hiervoor wel begrip kunt opbrengen.

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. F.H.H. Weekers

Een stukje uit een brief van staatssecretaris Frans Weekers aan het Zeekadetkorps Nederland (voorjaar 2013)

EFM-experts nu erkend via NBKB

EFM-experts mogen, omdat ze zijn aangesloten bij het Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB), nog steeds alle keuringen in de chartervaart uitvoeren.
'We krijgen daar veel vragen over. Er doet kennelijk een gerucht de ronde dat onze experts met alle veranderingen van Scheepsinspectie naar IVW en nu naar de Inspectie Leefomgeving & Transport (IL&T) niet meer erkend zouden zijn. Dat zijn ze nog steeds, alleen nu via de Stichting NBKB', zegt relatiebeheerder Jan Eleveld.
Eleveld merkt dat charterschippers, door de slechte tijd gaan 'shoppen' en kijken of ze hun bedrijf elders wellicht goedkoper kunnen verzekeren. *'We zien ook dat vrijwel iedereen blijft of snel bij ons terug komt, als ze naast de premie ook eens goed naar de voorwaarden en de 'kleine lettertjes' kijken'*, zegt Eleveld. *'Of als er dingen worden beloofd die partijen vervolgens toch niet waar kunnen maken.'*
Hij adviseert mensen die twijfelen eerst eens even te bellen voor overleg en benadrukt de sterke efm-punten:
- gratis cascokeuring;
- ook oudere voortstuwingsinstallaties meeverzekerd;
- uitgebreid dekkingsgebied inclusief Duitse wad;
- geen nieuw voor oud aftrek bij cascoschade;
- bij totaal verlies wordt de verzekerde waarde uitgekeerd (en niet de door expert bepaalde dagwaarde);
- bij schade 5% no claim terugval en maximale terugval 10% per jaar;
- inclusief tijdverliesverzekering;
- inclusief ongevallenverzekering voor eigenaar en personeel.

De afdeling Advies en Verkoop van EFM is te bereiken via tel.nr: 0522-498120 of via e-mail (av@efm.nl)

Bron: EFM nieuwsbrief, jaargang 14, uitgave 1, mei 2013

Digitale versie EFM Nieuwsbrief gratis bekijken

Artikelen uit onze efm-info worden regelmatig, met toestemming of bronvermelding, overgenomen door andere bladen of websites. Kennelijk staan er zaken in die ook beroeps- en recreatievaarders, die geen deelgenoot /verzekerde (meer) zijn, interesseren. Enige tijd nadat het blad naar onze relaties is gezonden zetten we de pdf-versie op onze site. Wie twee keer per jaar gratis en automatisch de efm-info online wil ontvangen, kan zich aanmelden via onze website (www.efm.nl)

Bron: EFM nieuwsbrief, jaargang 14, uitgave 1, mei 2013

Folder Werk veilig: draag een reddingsvest



Vrijdag 7 juni 2013 heeft mevrouw Jorritsma het eerste exemplaar van de folder 'Werk veilig draag een reddingvest' overhandigd aan Nathalie van der Klei van het motorschip 'Amigo'. De folder is een initiatief van Varen doe je samen, Koninklijke Schuttevaer, de KNRM en RWS.
De (binnenvaart)organisaties willen het dragen van een reddingvest stimuleren met als doel het aantal drenkelingen in de binnenvaart terug te dringen.

Nathalie kent als geen ander het belang van het dragen van een goed reddingvest. In 2008 is zij tijdens de vaart overboord gevallen toen zij vanuit de voorwoning naar achteren liep. Zij kon gered worden omdat iemand het zag gebeuren en direct alarm sloeg.

De folder 'Werk veilig draag een reddingvest' is een samenvatting van de folders 'Reddingsvesten',

'Man over boord' en 'Onderkoeling' van VDJS en is speciaal bericht op de binnenvaart. De folder geeft informatie over het juiste reddingvest en het juiste gebruik, de gevaren van overboord vallen en hoe te handelen in man overboord situaties.

Download hier de folder
http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files/folders/VDJS%20Reddingvesten%20folder%20SCHUTTEVAER%202013%20DEF%20web.pdf.

Bron: Varen doe je samen



De stand van Varen doe je samen op de HISWA 2013

VDJS-app

'Varen doe je samen' heeft een mooie, nuttige app voor watersporters gemaakt. Je kunt per provincie of regio de belangrijkste vaarwegen en vaarwegknooppunten bekijken, inclusief informatie over brughoogtes, alternatieve routes en de interactie met de beroepsvaart. Via de app kun je ook de geactualiseerde brochure over de staande mastroute inzien met de bijzonderheden en openingstijden van alle bruggen en sluizen op de speciale route voor zeilschepen hoger dan zes meter tussen Vlissingen en Delfzijl.
De app is zowel voor iphone als android gratis beschikbaar.

Bron: Varen doe je samen

Rijkswaterstaat start proef met 'Markeercheck-app' voor melding storingen aan vaarwegmarkeringen

Rijkswaterstaat is een proef gestart om gegevens over vaarwegmarkeringen betrouwbaarder en actueler te maken. Deze gegevens worden nu ook ontsloten via een speciale 'Markeercheck-app'. Storingen aan vaarwegmarkeringen kunnen direct met de app worden doorgegeven.

15.000 Vaarwegmarkeringen
Nederland kent zo'n 15.000 vaarwegmarkeringen zoals boeien en lichtopstanden. Deze markeringen zijn belangrijk voor de veiligheid op de vaarweg, omdat schepen hierop navigeren. De locatie van markeringen wordt bepaald aan de hand van onder andere waterstanden en bodemhoogten. Helaas komt het weleens voor dat een vaarwegmarkering niet goed meer functioneert. Bijvoorbeeld doordat het licht kapot is of doordat de markering is aangevaren. Rijkswaterstaat heeft daarom de 'Markeercheck-app' ontwikkeld met actuele en betrouwbare gegevens over de vaarwegmarkeringen. Met de app kunnen storingen aan een markering door schippers in de beroeps- en recreatievaart direct worden doorgegeven aan Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zorgt ervoor dat de markering dan zo snel mogelijk wordt hersteld, om zo de veiligheid op de vaarweg te waarborgen.

Meedoen aan de proef?
Rijkswaterstaat nodigt alle vaarweggebruikers uit om mee te doen aan de proef met de 'Markeercheck-app'. De app is gratis te downloaden via de Apple App Store en de Play Store. De proef loopt tot eind 2013.

Bron: Rijkswaterstaat

Beurs Klassieke Schepen naar de HISWA

De Beurs Klassieke Schepen gaat samenwerken met de HISWA Amsterdam Boat Show. Onder de naam HISWA Klassieke Schepen maakt de traditionele Nederlandse scheepvaart vanaf 2014 deel uit van deze grootste botenbeurs van Nederland. De HISWA krijgt hiermee het breedste aanbod van schepen en scheepsbenodigdheden. De Beurs Klassieke Schepen maakt een grote stap richting verdere professionalisering en krijgt een bereik van circa acht keer zoveel bezoekers als in het huidige format. Voor beide organisaties is sprake van een win-win situatie. De Beurs Klassieke Schepen is in de 16 jaar van haar bestaan uitgegroeid tot de grootste en meest uitgebreide beurs voor liefhebbers en eigenaren van de traditionele Hollandse vloot. De laatste jaren was de Beurs Klassieke Schepen begin november op de Gependam van Enkhuizen en trok gemiddeld 5000 bezoekers. Hoog was de waardering voor de 160 exposanten en 80 schepen temidden van de kenmerkende sfeer van hout en ijzer, van teer en touw, van oude lijnen en bruine zeilen. Maar deze gezellige beurs groeide uit zijn jas en was na al die jaren toe aan de vernieuwingsslag. Die is gevonden in de samenwerking met de HISWA.

De HISWA Amsterdam Boat Show in de Amsterdamse RAI is met 300 exposanten, vele boten en circa 40.000 bezoekers vele malen groter dan de Beurs Klassiek Schepen. Het enorme aanbod ontbeerde tot dusver grotendeels de verbinding tussen de moderne jachten en sloepen met het rijke maritieme verleden van Nederland zoals de Beurs Klassieke Schepen die biedt. Daarom is de samenwerking ook een echte verrijking en verbetering. Het onderhoud en behoud van de ongeveer 5000 geregistreerde monumentale klassieke schepen vergt bijzondere materialen, kennis en vaardigheden. En daarvan heeft de HISWA Klassieke Schepen vanaf volgend jaar de grootste verzameling onder één dak.

Thedo Fruithof en Wim de Bruijn willen alle exposanten, vrijwilligers en bezoekers van de 16 afleveringen van de Beurs Klassieke Schepen van harte bedanken voor de fantastische jaren van samenwerking en inspiratie.
Zij hebben er vertrouwen in dat door de samenwerking met de HISWA, de toekomst voor de Klassieke Schepen gewaarborgd is. Zij denken dat de HISWA Klassieke Schepen een nieuwe dynamiek en sfeer gaat krijgen, waar iedereen zich thuis voelt. Tot ziens in maart 2014 op de HISWA Klassieke Schepen in Amsterdam RAI!
Bron: persbericht Beurs Klassieke Schepen, Thedo Fruithof

Nieuw boekje: herkennen van archeologische vondsten uit waterbodems en hoe daar mee om te gaan



De Nederlandse bodem is feitelijk één groot archief. Overal in de grond zijn sporen te vinden van onze (pre)historie. Zo ook in de waterbodem. Daar waar vroeger land was en recenter waar veel gevaren werd, vergingen ook vele schepen en soms werden afgedankte schepen weer gebruikt in de constructie van kades en dijken. RWS Water Verkeer en Leefomgeving, RWS Zee en Delta en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben een informatieboekje uitgebracht over het herkennen van en het omgaan met archeologische vondsten die onverwachts worden aangetroffen bij werkzaamheden op zee of de binnenwateren. Voor dergelijke objecten geldt namelijk een wettelijke meldingsplicht.

En ook als pleziervaarder of sportduiker kunt u in aanraking komen met bijzondere vondsten. In het water of langs de waterlijn.

Lees verder op en download het boekje op:
http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2013/06/25/herkennen-van-archeologische-vondsten-uit-waterbodems-en-hoe-daarmee-om-te-gaan.html
of
http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/herkennen-van-archeologische-vondsten-uit-waterbodems.

Bron: Vaarwijzer, Rijksoverheid.nl, Rijkswaterstaat, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Gids historische isolatiematerialen

In oude gebouwen wordt soms verborgen historisch isolatiemateriaal aangetroffen, zoals boekweitdoppen,



zeegras of schelpen. Vaak kan dat op zijn plaats blijven en zijn functie blijven vervullen. De gids Historische isolatiematerialen biedt een overzicht.

Download via
http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u4/Gids%20cultuurhistorie%2024%20Historische%20isolatiematerialen.pdf.

Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed